

Чтобы железнодорожные пути не завели в тупик

Несовершенство законодательной и нормативно-правовой базы затрудняет исполнение требований в области транспортной безопасности на предприятиях промышленного железнодорожного транспорта. В частности — на железнодорожных путях необщего пользования. К тому же многие мероприятия в части транспортной безопасности являются дорогостоящими и без государственной поддержки способны привести предприятие к банкротству.



So that the Railway won't Lead the Owner into a Dead End

The imperfection of legislative and regulatory framework complicates satisfying the requirements in transportation safety at industrial railway transport enterprises. In particular, at non-public railway track. Besides, many of activities related to transportation safety are expensive and can lead to bankruptcy without government support.

КАК ВЫЙТИ ИЗ РЕЕСТРА КАТЕГОРИРОВАННЫХ ОБЪЕКТОВ? НИКАК

Основопологающим регулирующим законодательным актом в области транспортной безопасности является 16-ФЗ «О транспортной безопасности», в соответствии с которым постановлением правительства № 495 от 26.04.2017 г. установлены Требования по обеспечению транспортной безопасности на железнодорожном транспорте как общего, так и необщего пользования. Требования касаются предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ).

Железнодорожный транспорт необщего пользования имеет свои специфические особенности, что затрудняет выполнение отдельных требований по обеспечению транспортной безопасности. Например, железнодорожные пути расположены в основном на территории промышленных предприятий, в промышленных зонах. Граница землепользования для железнодорожного полотна проходит по концам шпал, и установка каких-либо инженерно-технических сооружений без нарушения габаритов пути или использования земель других предприятий не представляется возможным.

Для решения этой проблемы участки земли, на которых расположен железнодорожный путь транспорта необщего пользования, на всем его протяжении от станции примыкания до устройств погрузки-выгрузки, целесообразно отнести к зоне свободного доступа. Однако на сегодняшний день такое понятие из нормативных документов исключено. Примыкание подъездных путей, как правило, осуществляется к выставочным путям станций ПАО «РЖД», расположенных вдали от путей, по которым производится перевозка пассажиров и высокоскоростное движение.

Образованная в 1995 году саморегулируемая ассоциация «Промжелдортранс» является единственной общественной организацией в транспортном комплексе, представляющей и защищающей интересы ППЖТ. География предприятий, входящих в ассоциацию, — от Калининградской области до Приморского края

Кроме того, законодательство в области транспортной безопасности предусматривает отнесение железнодорожных путей необщего пользования, которые примыкают к высокоскоростным путям и по которым осуществляется подача-уборка грузов повышенной опасности, к объектам транспортной инфраструктуры (ОТИ). Одновременно с этим постановлением правительства РФ по грузам повышенной опасности еще не принято, что ставит руководителей предприятий в тупик: стоит ли в настоящее время подавать документы на присвоение категории, если подача-уборка опасных грузов не осуществляется?

Для получения категории организация предоставляет информацию о протяженности путей, наличии перевозки опасных грузов и т. д. в территориальные управления Росжелдора. При этом предлагаемые формы данных, которые предоставляются в Росжелдор, не могут дать четкого определения специфики работы ОТИ. Для промышленного железнодорожного транспорта нужен более дифференцированный подход в присвоении категории.

В предшествующий период ППЖТ, включенным в Реестр категорированных объектов, присваивались вторая, третья и четвертая категории. А потому



Галина Антонова
руководитель
нормативно-
правовой службы
СРО Ассоциации
«Промжелдортранс»

не менее актуальным вопросом является снятие категорий с тех предприятий, которые не связаны, например, с подачей-уборкой опасных грузов.

Вместе с тем, в соответствии с 16-ФЗ включение в реестр обязывает организацию провести оценку уязвимости, разработать план транспортной безопасности и выполнить ряд других дорогостоящих требований. Многие предприятия промышленного железнодорожного транспорта, уже занесенные в Реестр категорированных объектов, считают присвоенные им категории завышенными и обращаются в территориальные управления Росжелдора с просьбой об изменении категории или исключении из Реестра категорированных объектов.

При этом процедура исключения из Реестра категорированных объектов не определена какими-либо нормативными документами. Таким образом, сложившаяся ситуация требует разъяснений со стороны государственных исполнительных органов: кто и как может быть исключен.

ВЫРАСТИТЬ ОХРАНУ ИЗ СВОИХ СОТРУДНИКОВ

Федеральный закон 16-ФЗ также предусматривает подготовку и аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности и аккредитацию подразделений транспортной безопасности. Перед предприятиями — владельцами подъездных путей — стоит выбор: привлечь охранные структуры или возложить обязанности на своих сотрудников, имеющих непосредственное отношение к работе на железнодорожном полотне, например монтеров пути, составителей или машинистов.

Однако и те и другие должны быть обучены и аттестованы. Обучить своих сотрудников можно в организациях, имеющих лицензию Минобразования России на право оказывать соответствующие услуги в области дополнительного профессионального образования (переподготовка и повышение квалификации). А вот что касается аттестации, то центров аттестации явно недостаточно. Для многих организаций, расположенных вдали от региональных центров, единственным способом аттестовать своих сотрудников является обращение во ФГУП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта».

Возможность создания у предприятий промышленного транспорта подразделений транспортной безопасности на базе имеющихся охранных структур или сотрудников, непосредственно связанных с процессом подачи-уборки вагонов или ремонта путей, была бы оправдана в плане и обеспечения транспортной безопасности, и расходования материальных средств. Обучение и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности предприятий железнодорожного транспорта необщего пользования должно проводиться с учетом особенностей таких предприятий.

Главные задачи, которые должно выполнять собственное подразделение транспортной безопасности на железнодорожных путях необщего пользования, — это патрулирование, оповещение руководства и сотрудников в случае возникновения какой-либо угрозы, вызов сотрудников медпомощи или пожарной службы, полиции в случае попытки или совершения акта незаконного вмешательства, эвакуация людей из опасного места. При необходимости может быть осуществлен вызов группы быстрого реагирования из аттестованных должным образом организаций с подготовленными сотрудниками.

ЗАКОН ТРЕБУЕТ СРЕДСТВ

Отдельно следует упомянуть о том, что для реализации требований по обеспечению транспортной безопасности в рамках 16-ФЗ предприятиям необходимо выполнить ряд мероприятий, предполагающих выделение необходимых ресурсов, в том числе финансовых. **Затраты предприятий в основном следующие:**

- единовременные, связанные с обустройством зон транспортной безопасности, мест размещения сил обеспечения транспортной безопасности, а также на приобретение и установку инженерно-технических и инженерных сооружений обеспечения транспортной безопасности;
 - текущие (годовые), включаемые в себестоимость предоставляемых услуг в соответствии с учитываемыми элементами затрат;
 - текущие затраты подготовительного периода, предполагающие разработку внутренних организационно-распорядительных документов, проведение оценки уязвимости, разработка плана обеспечения безопасности транспорта (ОБТ), обучение сотрудников и т. д.
- При условии, что государственная поддержка данного вида транспорта не предполагается и, учитывая, что в некоторых случаях стоимость железнодорожных путей и доходы, которые приносит железнодорожный путь владельцу, меньше, чем расходы, связанные с выполнением указанных требований, предприятие вполне может обанкротиться. Если же затраты будут включены в тарифы по обслуживанию грузоотправителей, это может снизить конкурентоспособность железнодорожного транспорта на рынке перевозок в пользу автомобильного транспорта.

Объемы перевозок грузов железнодорожным транспортом ПАО «РЖД» на железнодорожных путях необщего пользования снижаются, что существенно отражается на работе подъездных путей

К тому же в настоящее время объемы перевозок грузов железнодорожным транспортом ПАО «РЖД» на железнодорожных путях необщего пользования снижаются, что существенно отражается на работе подъездных путей. Кроме того, предприятия различных отраслей экономики, которые ранее использовали подъездные пути для завоза сырья или вывоза готовой продукции, ввиду уменьшения объемов собственного производства используют их все меньше.

Таким образом, количество вагонов, передвигающихся по железнодорожным путям необщего пользования, сокращается, многие пути переходят в разряд малодейственных или передаются на консервацию. Подача-уборка вагонов с опасными грузами осуществляется не везде, а пассажирские перевозки, в том числе скоростные, на подъездных путях практически отсутствуют.

Вопросов и проблем много, их нужно решать так, чтобы обеспечить необходимую защиту предприятиям промышленного железнодорожного транспорта, не приводя их к банкротству.

